Pemilik Kargo yang baru dimuat ke atas Kapal atau Vesel MV Jui Cheng (sekarang dikenali sebagai Te Hsing) lwn Pemilik atau Pencarter Demis Kapal atau Vesel MV Jui Cheng (sekarang dikenali sebagai Te Hsing)

MAHKAMAH TINGGI (KUANTAN) — ADMIRALTI IN REM NO 27–2 TAHUN 2005
ABD HALIM AMAN H
4 DECEMBER 2006

Perkapalan dan Navigasi — Admiralti — Bidang kuasa — Vessel didaftarkan di Panama — Undang-undang negara mana yang diperlukan untuk menentukan pemilik vessel pada masa yang material — Sama ada defendan pemilik vessel semasa kausa tindakan timbul

Perkapalan dan Navigasi — Admiralti — Jaminan bank — Sama ada boleh diberikan oleh pihak ketiga — Sama ada defendan sekiranya dilucutkan sebagai pihak kepada tindakan ini boleh menuntut balik jaminan bank

Perkapalan dan Navigasi — Admiralti — Tindakan in personam — Kemungkiran kontrak — Sama ada defendan pemilik vessel yang sebenar pada masa kausa tindakan timbul — Sama ada defendan telah memasukkan memorandum kehadiran secara sah

Plaintif merupakan pemilik, pemegang dan/atau penghantar yang sah terhadap satu muatan kargo no SIN–SUBOI (1–2) bertarikh 11 Mei 2005, yang diangkut dan dihantar ke Surabaya, Indonesia di atas kapal MV Jui Cheng (Bendera Panama) yang sekarang dikenali sebagai Te Hsing. Menurut plaintif, pemilik undang-undang dan benefisial kepada semua saham di dalam kapal tersebut pada setiap masa yang material adalah Ruei Cheng SA atau Ruei Cheng Shipping. Kargo plaintif telah tidak dihantar ke Surabaya Indonesia dan mengakibatkan plaintif mengalami kerugian dalam jumlah US$1,015,444.50. Plaintif menfailkan writ in rem di mahkamah ini dan satu memorandum kehadiran tanpa syarat telah dimasukkan oleh Te Hsing Maritime selaku defendan dalam tindakan ini. Plaintif menegaskan bahawa Te Hsing Maritime tidak mempunyai locus standi untuk memasukkan memorandum kehadiran di dalam tindakan writ in rem ini kerana defendan yang sebenarnya akan bertanggungjawab kepada plaintif 'in personam' adalah Ruei Cheng Shipping. Berdasarkan alasan

tersebut, plaintif telah memfailkan satu permohonan untuk mengenepikan memorandum kehadiran yang dimasukkan oleh Te Hsing Maritime SA. Selanjutnya, plaintif memohon bahawa Te Hsing Maritime SA berhenti dari menjadi suatu pihak atau dianggap sebagai suatu pihak di dalam prosiding ini.

Diputuskan, membenarkan permohonan plaintif dengan kos:

(1) Oleh kerana kapal 'Jui Cheng' yang kini dikenali sebagai 'Te Hsing' tersebut didaftarkan di Panama dan memakai bendera Panama, undang-undang yang terpakai berkenaan dengan pendaftaran dan pindah milik kapal tersebut adalah undang-undang yang terpakai di Negara Panama. Di dalam keadaan ini, kedudukan atau status pemilikan sebenar mengikut undang-undang ke atas kapal terbabit hendaklah selaras dengan peruntukan undang-undang yang digunapakai di negara tersebut berkenaan dengan perkara ini (lihat perenggan 14).

(2) Di bawah undang-undang Commercial Code of Panama, seperti yang diikrarkan oleh Enrique de Alba, bagi memastikan 'passing of good title', 'bill of sale' yang bertarikh 5 Julai 2005 tersebut mestilah terlebih dahulu didaftarkan dengan Panama Public Registry Office. Di dalam kes ini, 'bill of sale' tersebut hanya didaftarkan pada 20 Julai 2005 seperti yang tertera di muka surat akhir eksh 1 di KM (73). Berdasarkan kepada fakta semasa kausa tindakan ini timbul dan fakta bahawa writ in rem ini difailkan pada 14 Jun 2005, pemilik berdaftar dan benefisial ke atas kapal 'Jui Cheng' adalah Ruei Cheng Shipping dan bukannya defendan, Te Hsing Shipping (lihat perenggan 15–16).

(3) Berkenaan dengan jaminan bank yang telah diberikan oleh pihak defendan bagi pelepasan kapal terbabit, permohonan pihak Te Hsing Shipping agar ianya dikembalikan kepada mereka tidak dapat dipertimbangkan kerana tujuan jaminan tersebut dimasuki adalah sebagai suatu sekuriti bagi menjamin tuntutan pihak plaintif terhadap pemilik berdaftar kapal terbabit semasa kausa tindakan ini timbul. Peruntukan undang-undang tidak menghadkan bahawa jaminan bank hanya boleh diberikan oleh pemilik yang bertanggungan kepada tuntutan plaintif secara 'in personam' sahaja. Ia boleh juga diberikan oleh mana-mana pihak terutamanya pihak yang merasakan mempunyai kepentingan yang besar ke atas kapal tersebut seperti kedudukan Te Hsing Shipping yang merupakan pemilik berdaftar kapal tersebut pada masa sekarang (lihat perenggan 19).

[English summary

The plaintiff was a legal owner, holder and/or shipper of a lading cargo No

SIN–SUBOI (1–2) dated 11 May 2005, which was carried and shipped to Surabaya, Indonesia on vessel MV Jui Cheng (Panama Flag) which is currently known as Te Hsing. According to the plaintiff, the legal and beneficial owner of the entire shares in the said vessel at the material time was Ruei Cheng SA or Ruei Cheng Shipping. The plaintiff's cargo was not shipped to Surabaya Indonesia and as a result, the plaintiff suffered loss in the sum of US$1,015,444.50. The plaintif filed a writ in rem before this court and an unconditional memorandum of appearance was entered by Te Hsing Maritime as the defendant in this action. The plaintiff contended that, Te Hsing Maritime had no locus standi to enter a memorandum of appearance in a writ in rem action because the real defendant was the person who would be responsible towards the plaintiff 'in personam' namely Ruei Cheng Shipping. Based on the said ground, the plaintiff filed an application to set aside the memorandum of appearance entered by Te Hsing Maritime SA. Further, the plaintiff prayed that, Te Hsing Maritime SA be prevented from being a party or be regarded as a party in this proceedings.

Held, allowing the plaintiff's claims with costs:

(1) As the vessel 'Jui Cheng' which is now recognised as 'Te Hsing' was registered in Panama and was using Panama flag, the applicable law concerning the registration and transfer of the ownership of the said vessel was the law applicable in Panama. In the circumstances, the position or status of the ownership of the said vessel should be parallel with the provisions of law which were applicable by that country with regards to this matter (see para 14).

(2) Under the Commercial Code of Panama, which was affirmed by Enrique de Alba, to ensure 'passing of good title', the said 'bill of sale' dated 5 July 2005 must be first registered with Panama Public Registry Office. In this case, the said 'bill of sale' was only registered on 20 July 2005 as appeared on the last page of exh 1 at KM(73). Based on the said fact, when this cause of action arose, and the writ in rem was filed on 14 June 2005, the registered and beneficial owner of the vessel Jui Cheng was Ruei Cheng Shipping and not the defendant, Te Hsing Shipping (see paras 15–16).

(3) Concerning the bank guarantee which was granted by the defendant for the release of the said vessel, Te Hsing Shipping's application for the said vessel to be returned to them could not be considered because the purpose of entering the said guarantee was a security for securing the plaintiff's claim against the registered owner of the said vessel when the cause of action arose. Legal provisions do not limit that bank guarantee could only be granted by the owner who was liable to the plaintiff's claim as 'in personam' only. It can be granted by any party especially

party that labour significant interest towards the vessel such as Te Hsing Shipping's status as the registered owner of the said vessel at present (see para 19).]

Nota-nota

Untuk kes-kes mengenai admiralti secara am, lihat 11 *Mallal's Digest* (4th Ed, 2005 Reissue) perenggan 1202–1266.
Untuk kes-kes mengenai bidang kuasa, lihat 11 *Mallal's Digest* (4th Ed, 2005 Reissue) perenggan 1217–1255.
Untuk kes-kes mengenai tindakan in personam, lihat 11 *Mallal's Digest* (4th Ed, 2005 Reissue) perenggan 1202–1266.

Kes-kes yang dirujuk

Aventicum, The [1978] 1 Llyod's Rep 184 (dirujuk)
Evpo Agnic, The [1988] 3 All ER 810; [1988] 1 WLR 1090; [1988] 2 Lloyd's Rep 411 (dirujuk)
Kawasaki Kisen Kaisha Ltd v Owners of the Ship or Vessel 'Able Lieutenant' [2002] 6 MLJ 433 (dirujuk)
Mawan, The [1988] 2 Llyod's Rep 459 (dirujuk)
Ng Hee Thoong & Anor v Public Bank Bhd [1995] 1 MLJ 281 (dirujuk)
Saudi Prince, The [1982] Lloyd's Rep 255 (dirujuk)

Undang-undang yang dirujuk

Akta Mahkamah Agung 1981 [UK] s 21(4)
Akta Mahkamah Kehakiman 1964 s 24(b)
Kaedah-Kaedah Mahkamah Tinggi 1980

J Joseph (Joseph & Partners) bagi pihak plaintif.
Mohandas Nair (Zaid Ibrahim & Co) bagi pihak defendan.

Abd Halim Aman H:

LATAR BELAKANG

[1] Melalui saman dalam kamar bertarikh 26 Jun 2007 di KM (69), plaintif memohon untuk mendapatkan perintah bahawa memorandum kehadiran yang dimasukkan oleh Te Hsing Maritime SA sebagai defendan di dalam tindakan ini diketepikan. Selanjutnya, plaintif memohon bahawa Te Hsing Maritime SA berhenti dari menjadi suatu pihak atau dianggap sebagai suatu pihak di dalam prosiding ini di atas alasan bahawa kehadiran yang dimasukkan oleh Te Hsing Maritime SA di dalam prosiding ini adalah salah di sisi undang-undang, tidak mematuhi peruntukan Kaedah-Kaedah Mahkamah Tinggi 1980 dan di luar aturan serta tanpa memperolehi perintah mahkamah.

[2] Permohonan plaintif ini disokong oleh afidavit bertarikh 21 Jun 2007, yang telah diikrarkan oleh Encik Kim Eng Meng selaku Pengarah Urusan syarikat plaintif, Chemin Resources (S) Pte Ltd, sebuah syarikat di Republik Singapura. Plaintif, melalui permohonan mereka turut menyentuh latar belakang kes ini. Menurut plaintif, mereka sebagai pemilik dan pemegang sah dan/atau penghantar Bil Muatan No SIN–SUBOI (1–2) bertarikh 11 Mei 2005 kargo '20,937 MT barite ore' yang dihantar dan diangkut di atas kapal MV Jui Cheng (Bendera Panama) yang sekarang dikenali sebagai Te Hsing untuk dihantar dan diangkut ke Surabaya, Indonesia. Turut ditegaskan bahawa pada setiap masa yang material, plaintif adalah pemilik kargo atau indorsee bil muatan kepada sesiapa yang menerima kargo tersebut semasa penyerahan atau untuk tujuan indorsmen pada setiap masa yang material. Manakala pemilik undang-undang dan benefisial kepada semua saham di dalam vessel tersebut pada setiap masa yang material pula adalah Ruei Cheng SA atau Ruei Cheng Shipping. Oleh yang demikian, Ruei Cheng Shipping adalah bertanggungjawab kepada plaintif sebagai pembawa laut untuk ganjaran atau baili untuk kargo dan/atau di bawah kontrak pengangkutan seperti yang terkandung atau dibuktikan oleh bil muatan untuk menjaga barangan kargo tersebut dengan sewajarnya bagi penghantaran ke destinasinya di Surabaya, Indonesia di dalam keadaan yang sama seperti mana ianya dikirim.

[3] Walau bagaimanapun, Cheng Shipping telah memungkiri kontrak tersebut apabila ianya dikatakan cuai/gagal dan atau enggan menyerahkan kargo terbabit ke Surabaya. Sebaliknya, telah menukar (converted) barangan kargo tersebut untuk kegunaannya sendiri. Akibatnya, plaintif telah mengalami kehilangan dan kerugian dalam jumlah US$1,015,444.50 yang merupakan nilai invois barangan kargo tersebut.

[4] Alasan seterusnya yang dinyatakan bagi permohonan plaintif di KM(69) adalah, plaintif telah memfailkan writ in rem di mahkamah ini pada tarikh 14 Jun 2005 manakala pemilikan ke atas vesel tersebut telah berpindah milik kepada Te Hsing Maritime pada 5 Julai 2005 iaitu selepas tarikh pemfailan writ in rem. Susulan daripada itu, penahanan ke atas vessel tersebut telah dilakukan di Kuantan pada 10 Disember 2005 di waktu mana penyerahan writ telah dilakukan dengan sempurna. Plaintif telah memperolehi sekuriti alternatif melalui jaminan bank dan berikutan dengan itu, vessel tersebut kemudiannya telah dilepaskan.

[5] Selanjutnya, memorandum kehadiran tanpa syarat telah dimasukkan oleh Te Hsing Maritime selaku defendan di dalam tindakan ini. Mereka kemudiannya telah memfailkan permohonan untuk meminda penyata pembelaan. Namun demikian, adalah menjadi penegasan pihak plaintif bahawa Te Hsing Maritime tidak mempunyai locus standi untuk

A memasukkan memorandum kehadiran di dalam tindakan writ in rem ini kerana defendan yang sebenarnya adalah orang yang akan bertanggungjawab (liable) kepada plaintif in personam. Plaintif menegaskan bahawa pihak yang mempunyai milikan ke atas vessel terbabit semasa kausa tindakan ini bermula dan bertanggungjawab kepada plaintif in personam adalah Ruei Cheng
B Shipping berdasarkan kepada 'Panamanian Ship Registry', yang menunjukkan 'bill of sale' dan 'Acceptance of Sale' untuk pindah milikan berlaku pada 5 Julai 2005 sedangkan writ in rem ini telah difailkan pada 14 Jun 2005.

C **[6]** Bagi membantah terhadap permohonan pihak plaintif, Te Hsing Shipping telah memfailkan afidavit jawapan yang telah diikrarkan oleh Teng Hsi-Chen, Presiden Syarikat Te Hsing Shipping pada tarikh 22 Ogos 2007 di Taipei, Taiwan seperti mana yang terkandung di KM(72). Menurutnya, pada atau sekitar 16 Mei 2005, pihak mereka telah memasuki suatu
D perjanjian untuk membeli kapal 'Jui Cheng' daripada Rui Cheng Shipping SA pada jumlah USD$3,800,000, bebas dari segala perjanjian sewa, halangan, pajakan dan lien perkapalan atau apa jua hutang lain semasa penyerahan. Selanjutnya, dinyatakan bahawa oleh kerana pada tarikh 4 Jun 2005 tersebut vessel Jui Cheng telah dihantarserah kepada Te Hsing
E Maritime SA, pindah milik dilakukan pada tarikh yang sama dan telah dinamakan semula sebagai Te Hsing. Oleh itu, Te Hsing Shipping dikatakan adalah pemilik undang-undang dan benefisial untuk semua saham-saham di dalam vessel 'Te Hsing' apabila writ dikeluarkan pada tarikh 14 Jun 2005. Tindakan mereka memasukkan memorandum kehadiran sebagai defendan
F di dalam tindakan ini dikatakan adalah selaras dengan peruntukan undang-undang dan mematuhi prosedur. Rujukan telah dibuat kepada Sijil Provisional Registration of Navigation dan Protocol of Delivery and Acceptance seperti diekshibitkan di eksh THC–3.

G **[7]** Sebagai menjawab kepada afidavit jawapan tersebut, plaintif telah mengemukakan afidavit balasan yang diikrarkan oleh Enrique de Alba, seorang peguam dan pengamal undang-undang di Tetuan Morgan & Morgan dari Panama bertarikh 18 September 2007 seperti terkandung di KM(73). Deponen yang mempunyai pengalaman selama 24 tahun dalam bidang
H undang-undang perkapalan negara Panama, mengikrarkan bahawa pindah milik vessel hanya berlaku apabila sesuatu 'bill of sale' ditandatangani oleh kedua-dua belah pihak, iaitu di antara pembeli dan penjual. Justeru itu, beliau berpendapat, Te Hsing Shipping hanya mengambil alih pemilikan secara sah ke atas vessel terbabit apabila dokumen 'bill of sale' didaftarkan
I pada tarikh 20 Julai 2005 berdasarkan kepada peruntukan art 1089, Book II

of the Commercial Code of Panama. Sesalinan Permanent Patent of Navigation bertarikh 20 Julai 2005 dikemukakan seperti terdapat di muka surat terakhir eksh 1.

PENGHUJAHAN PIHAK-PIHAK

[8] Seterusnya, eloklah pula diteliti akan isi kandungan penghujahan bertulis yang telah dikemukakan oleh peguamcara bagi kedua-dua belah pihak. Hujahan pihak plaintif bagi menyokong permohonan mereka adalah berlandaskan kepada beberapa faktor. Faktor pertama yang dibangkitkan ialah tindakan mereka adalah selaras dengan peruntukan Akta Mahkamah Agung 1981 (UK) yang diterima pakai di Malaysia melalui peruntukan s 24(b) Akta Mahkamah Kehakiman 1964. Tindakan plaintif secara in rem untuk 'conversion' ke atas kargo seperti di dalam kes ini boleh dilaksanakan sekiranya syarat-syarat yang dinyatakan di bawah s 21(4) Akta Mahkamah Agung 1981 dipenuhi. Syarat-syarat tersebut termasuklah tuntutan mestilah berkaitan dengan kapal. Pihak yang bertanggungjawab terhadap tuntutan 'in personam' hendaklah merupakan pemilik atau pencharter atau pihak yang mempunyai posessi ke atas kapal terbabit semasa kausa tindakan berbangkit dan pihak yang bertanggungjawab tersebut mestilah merupakan pemilik 'benefisial' keseluruhan syer atas kapal terbabit semasa tindakan difailkan. Syarat-syarat tersebut telah dihuraikan dengan terperinci oleh pihak plaintif di dalam penghujahan mereka dan rujukan turut dibuat kepada nas undang-undang dan autoriti kes bagi menyokong penghujahan mereka. Sebagai rumusan, plaintif menghujahkan bahawa isu Ruei Cheng adalah pemilik berdaftar vessel, 'Jui Cheng' semasa kausa tindakan berbangkit dan pemfailan writ in rem dilakukan, bukanlah suatu fakta yang dipertikaikan.

[9] Berkenaan persoalan sama ada pemilikan telah berpindah milik daripada Ruei Cheng kepada Te Hsing pada tarikh 14 Jun 2005, plaintif menghujahkan bahawa rujukan perlu dibuat kepada undang-undang berkenaan 'passing of title' di Panama. Untuk tujuan tersebut rujukan turut dilakukan kepada afidavit balasan Enrique de Alba di KM (73) yang menerangkan berkenaan dengan kedudukan undang-undang terbabit dengannya di Panama.

[10] Oleh yang demikian, plaintif berhujah bahawa Te Hsing bukanlah merupakan defendan yang sebenar di dalam tindakan ini mengikut peruntukan undang-undang negara Panama dan memohon agar pemohonan mereka melalui KM (69) dibenarkan dengan kos. Pihak defendan (Te Hsing Shipping) pula menghujahkan dengan memberikan latar-belakang tujuan peruntukan s 21(4) Akta Mahkamah Agung 1981 (UK) diperkenalkan dan

turut merujuk kepada keputusan suatu kes Mahkamah Rayuan di England iaitu kes *The Evpo Agnic* [1988] 3 All ER 810; [1988] 1 WLR 1090; [1988] 2 Lloyd's Rep 411. Keadaan yang sama dihujahkan turut timbul di dalam kes *The Saudi Prince* [1982] Lloyd's Rep 255 dan *The Aventicum* [1978] 1 Llyod's Rep 184. Di dalam kes-kes terbabit telah dinyatakan, bahawa penahanan ke atas kapal hanya boleh dibuat di dalam tiga keadaan dan beban pembuktian untuk membuktikan bahawa defendan adalah pemilik berdaftar kapal yang ditahan adalah sentiasa terletak di atas bahu plaintif. Rujukan turut dibuat kepada art 3(1) dan (2) Arrest Convention.

[11] Justeru itu dihujahkan, oleh kerana penahanan ke atas vessel 'Jui Cheng' dilakukan di bawah kategori pertama, tiga syarat seperti yang telah dihujahkan oleh pihak plaintif adalah terpakai. Berkenaan syarat kedua, defendan menghujahkan bahawa plaintif telah gagal untuk mengemukakan sebarang dokumen untuk menyokong bahawa Rui Cheng Shipping adalah pemilik berdaftar kepada vessel 'Jui Cheng' semasa pemfailan writ dilakukan, sedangkan seperti mana yang telah diputuskan di dalam kes *Kawasaki Kisen Kaisha Ltd v Owners of the Ship or Vessel 'Able Lieutenant'* [2002] 6 MLJ 433. Dokumen pendaftaran adalah merupakan suatu bukti prima facie yang memindahkan beban pembuktian ke atas bahu pihak defendan.

[12] Sebaliknya dihujahkan bahawa, Te Hsing Shipping telah berjaya membuktikan bahawa mereka telah mengambilalih milikan/posessi ke atas vessel 'Jui Cheng' pada tarikh 4 Jun 2005 dan kemudiannya diberi nama baru, Te Hsing'. Oleh itu, defendan dihujahkan adalah memiliki sekurang-kurangnya, 'quitable ownership' ke atas vessel terbabit.

KEPUTUSAN MAHKAMAH

[13] Mahkamah, setelah meneliti dan menimbang akan penghujahan-penghujahan yang telah dikemukakan oleh peguamcara bagi kedua-dua belah pihak serta mengambilkira kedudukan undang-undang serta autoriti-autoriti kes yang telah disandarkan serta kepada isi kandungan afidavit-afidavit yang telah difailkan khususnya di KM (69A), (72) dan (73), dengan ini memutuskan bahawa permohonan plaintif untuk mengenepikan memorandum kehadiran yang telah dimasukkan oleh pihak Te Hsing Shipping selaku defendan di dalam tindakan ini wajar dibenarkan dengan kos.

[14] Oleh kerana vessel 'Jul Cheng' yang kini dikenali sebagai Te Hsing' terbabit didaftarkan di Panama dan memakai bendera Panama, undang-undang yang terpakai berkenaan dengan pendaftaran dan pindah

milik vessel tersebut adalah undang-undang yang terpakai di negara Panama. Di dalam keadaan ini, kedudukan atau status pemilikan sebenar mengikut undang-undang ke atas vessel terbabit hendaklah selaras dengan peruntukan undang-undang yang sedang digunapakai di negara tersebut berkenaan dengan perkara ini. Bagi memastikan kedudukan sebenar akan peruntukan undang-undang Panama berkenaan isu-isu tersebut. Mahkamah telah mengambilkira akan setiap pernyataan yang diikrarkan oleh Enrique de Alba di dalam afidavit balasannya yang terkandung di KM (73). Menurut beliau, status pemilikan ke atas vessel tersebut semasa kausa tindakan ini timbul dan sewaktu writ difailkan adalah masih kepunyaan Ruei Cheng Shipping dan bukannya Te Hsing Shipping (defendan).

[15] Ini kerana, di bawah undang-undang Commercial Code of Panama, seperti yang diikrarkan oleh Enrique de Alba, bagi memastikan 'passing of good title', 'bill of sale' yang bertarikh 5 Julai 2005 tersebut mestilah terlebih dahulu didaftarkan dengan Panama Public Registry Office. Di dalam kes ini, 'bill of sale' tersebut hanya didaftarkan pada tarikh 20 Julai 2005 seperti yang tertera di muka surat akhir eksh 1 di KM (73).

[16] Berdasarkan kepada fakta tersebut, dapatlah mahkamah membuat rumusan bahawa semasa kausa tindakan ini timbul dan writ in rem ini difailkan pada 14 Jun 2005, pemilik berdaftar dan benefisial ke atas vessel 'Jui Cheng' adalah Ruei Cheng Shipping dan bukannya defendan, Te Hsing Shipping.

[17] Di atas kegagalan pihak defendan, Te Hsing Shipping untuk mengemukakan bukti sebaliknya bagi menyangkal pernyataan Enrique de Alba tersebut melalui pemfailan suatu afidavit jawapan, membolehkan mahkamah ini untuk menggunapakai prinsip yang telah digariskan oleh Mahkamah Rayuan di dalam kes *Ng Hee Thoong & Anor v Public Bank Bhd* [1995] 1 MLJ 281 yang telah memutuskan seperti berikut:

> Ianya merupakan dasar tetap yang mempengaruhi penilaian keterangan afidavit bahawa di mana satu pihak membuat penegasan yang positif ke atas suatu isu yang material kegagalan lawannya untuk membantah adalah selalunya dianggapkan sebagai suatu pengakuan oleh beliau mengenai fakta yang ditegaskan sedemikian.

[18] Di dalam keadaan ini, mahkamah berpuas hati bahawa Ruei Cheng Shipping adalah pemilik berdaftar dan benefisial ke atas vessel 'Jui Cheng Shipping' yang kini dikenali sebagai Te Hsing' selaras dengan peruntukan s 21(4) Akta Mahkamah Agung 1981 (UK). Justeru itu, penegasan pihak defendan berkenaan dengan kegagalan plaintif untuk membuktikan bahawa

Ruei Cheng Shipping adalah pemilik berdaftar kepada vessel terbabit melalui dokumen pendaftaran tidak dapat diterima oleh mahkamah. Mahkamah bersetuju dengan penghujahan pihak plaintif bahawa ia hanya merupakan taktik pihak Te Hsing Shipping untuk mengelirukan mahkamah. Saya merumuskan yang pernyataan yang diikrarkan oleh Enrique de Alba melalui afidavit balasan beliau di KM(73) adalah sudah memadai bagi membuktikan akan kedudukan sebenar pemilik vessel terbabit pada masa yang material dan 'bill of sale' bertarikh 5 Julai 2005 adalah merupakan suatu bukti yang kukuh atau prima facie bagi menunjukkan kedudukan sedemikian. Tambahan pula, 'bill of sale' tersebut dengan jelas mempaparkan yang nama Ruei Cheng Shipping sebagai penjual (vendor) manakala Te Hsing Shipping (defendan) pula selaku pembeli (purchaser). Oleh itu, tidak timbul isu bahawa Ruei Cheng Shipping bukanlah merupakan pemilik berdaftar kepada vessel terbabit semasa kausa tindakan ini diambil.

[19] Berkenaan dengan jaminan bank yang telah diberikan oleh pihak defendan bagi pelepasan vessel terbabit, permohonan pihak Te Hsing Shipping agar ianya dikembalikan kepada mereka tidak dapat dipertimbangkan kerana tujuan jaminan tersebut dimasuki adalah sebagai suatu sekuriti bagi menjamin tuntutan pihak plaintif terhadap pemilik berdaftar vessel terbabit semasa kausa tindakan ini timbul. Peruntukan undang-undang tidak menghadkan bahawa jaminan bank hanya boleh diberikan oleh pemilik yang bertanggungan kepada tuntutan plaintif secara '*in personam*' sahaja. Ianya boleh juga diberikan oleh mana-mana pihak terutamanya pihak yang merasakan mempunyai kepentingan yang besar ke atas vessel tersebut seperti kedudukan Te Hsing Shipping yang merupakan pemilik yang berdaftar vessel tersebut pada masa sekarang. Di dalam keadaan ini, mahkamah ingin memetik ulasan pemerhatian yang telah diulas oleh Mr Justice Sheen di dalam kes *The Mawan* [1988] 2 Llyod's Rep 459 yang berbunyi seperti berikut:

> ... Assuming that the plaintiffs are entitled to bring their claim against the ship, they are entitled to keep the ship under arrest until security for their claim, which is based upon the liability of the former owners, has been given. If the new owners wish to secure the release of the ship they must put up appropriate security for the claim and seek an indemnity from the previous owners under the contract of sale.

[20] Berdasarkan kepada alasan-alasan seperti yang telah dihuraikan di awal tadi, mahkamah dengan ini memutuskan bahawa permohonan pihak plaintif yang dikemukakan melalui saman dalam kamar di KM(69) untuk mendapatkan perintah bahawa memorandum kehadiran yang dimasukkan oleh Te Hsing Maritime SA selaku defendan di dalam tindakan ini

diketepikan, adalah dengan ini dibenarkan dengan kos. Permohonan di KM(69) adalah dibenarkan dengan kos.

Permohonan plaintif dibenarkan dengan kos.

Reported by Brendan Navin Siva